



Catalunya

elEconomista.es

18



Cristina de Gispert

Investigadora de l'IEB i professora d'Economia de la UB

Frente al cambio clim3tico: incentivos econ3micos s3, ¡pero bien diseñados!

Es bien sabido que la necesidad de actuar con rapidez frente al cambio clim3tico, la actualmente denominada "emergencia clim3tica", choca con una serie de dificultades que tienen que ver con aspectos como, la falta de informaci3n, el problema del poliz3n o *free-rider*, o la visi3n a corto plazo que suele guiar las decisiones econ3micas de los agentes. Aunque cada vez hay m3s estudios que abordan el tema, sigue siendo imprescindible difundir el conocimiento cient3fico, sobre las causas y consecuencias del cambio clim3tico, a la sociedad; solo si los hogares, las empresas y el sector p3blico tienen la informaci3n -si no perfecta, lo m3s completa posible- podr3n tomar las decisiones adecuadas. El problema del poliz3n se refiere a la tendencia a pensar: "¿por qu3 tengo que cambiar yo mis h3bitos de consumo si ya lo hacen los dem3s por m3 y me puedo beneficiar?"; si la mayor3a razona de este modo, nada va a cambiar. Y la perspectiva cortoplacista bajo la que adoptamos muchas decisiones, nos impide tener en cuenta los efectos del cambio clim3tico sobre las generaciones futuras.

Por tanto, todo lo que se pueda hacer para contrarrestar estos factores ser3 positivo: uno, en el caso de la informaci3n cient3fica, avanzar en su transferencia y funci3n pedag3gica; dos, trabajar en el cambio cultural necesario para conseguir una mentalidad distinta a la del poliz3n; y tres, ahondar en la responsabilidad de las generaciones actuales en relaci3n con las futuras, para no solo preservar lo necesario, sino tambi3n asegurar los grados de libertad que permitan decidir sobre medio ambiente el d3a de mañana.

Adem3s, existe otro factor importante a tener en cuenta, como es la dificultad para incorporar las externalidades en la toma de decisiones. Las externalidades son consecuencias que impone una actividad econ3mica -de consumo o de producci3n- al resto de la sociedad y que no est3n bien reflejadas en su precio. Sin embargo, los precios de los bienes y servicios constituyen uno de los principales incentivos que pueden afectar el comportamiento de los agentes econ3micos. Es aqu3 donde cobra sentido la propuesta que genera m3s consenso entre los economistas, como es la de introducir mecanismos que hagan m3s costosa la emisi3n de gases de efecto invernadero. De este modo, se espera modificar





Catalunya

elEconomista.es

19

los incentivos de las empresas cuando invierten y producen, y de los hogares cuando consumen, en la línea deseada.

Precisamente, en un reciente informe del Institut d'Economia de Barcelona, expertos en ámbitos como la movilidad sostenible en las zonas urbanas, la gestión de los recursos hídricos, o la gestión de los residuos municipales abordan, tanto los motivos como las posibilidades de los mecanismos basados en precios, para incentivar cambios de comportamiento que contribuyan a la reducción de las emisiones de CO2 y, en general, a la mitigación del cambio climático. En lo que se refiere al ciclo urbano del agua, tales mecanismos engloban instrumentos como: tarifas, cánones, impuestos, subsidios, etc., y diversas formas de diseñar cada instrumento. Por ejemplo, no es lo mismo pagar una tarifa plana o cuota fija por consumir agua, que pagar un precio proporcional según los metros cúbicos consumidos, o incluso, precios por metro cúbico crecientes según tramos de consumo realizado. Los incentivos que se generan bajo cada sistema son bien distintos. O en el caso de un impuesto que pretenda abordar la contaminación de las aguas residuales, los incentivos también cambian si se trata de un gravamen sobre las emisiones realmente medidas, o si se considera el agua consumida como indicador de la capacidad de contaminación por vertido realizado y se grava exclusivamente dicho consumo.



El confinamiento

ha puesto en evidencia la importante contribución del transporte rodado a las emisiones

En el ámbito de la movilidad sostenible en zonas urbanas, la aplicación de instrumentos económicos se justifica tanto por la necesidad de financiación y mantenimiento de las infraestructuras, como para internalizar las externalidades. En el caso del uso del automóvil privado estas se manifiestan principalmente en el deterioro del medio ambiente, en términos de contaminación atmosférica y calentamiento global.

En este sentido, los efectos de la pandemia de covid-19 o, mejor dicho, del confinamiento que ha comportado, han puesto en evidencia la importante contribución del transporte rodado a las emisiones. Según datos de la IEA, el transporte rodado se ha reducido un 50% a nivel global; en España bajó hasta un 92% el transporte por carretera a principios de abril. Estudios científicos aseguran que esta disminución es lo que hizo bajar más las emisiones durante el pico del confinamiento, en concreto, una caída de un 7,5% de las emisiones de CO2 global; mientras que la parada en la industria las redujo entre un 3% y un 4%, la bajada en la electricidad un 2,5%, y la aviación, un 1,7%.

En este ámbito, para reducir las emisiones de CO2, el impuesto sobre carburantes es el gravamen más eficiente, al dejar a los usuarios flexibilidad para elegir entre las opciones reductoras: menos trayectos, trayectos más cortos, cambio modal, coche compartido, etc. A largo plazo, los agentes encontrarán la forma menos costosa para adaptarse. El punto fuerte es que el pago del impuesto se vincula al uso que se realiza del vehículo y, en consecuencia, del carburante cuyo consumo genera las emisiones correspondientes. Este vínculo directo es fundamental y, sin embargo, no siempre tiene lugar, como en el caso del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica municipal cuyo pago no guarda relación alguna con los efectos ambientales del uso del vehículo.

Una idea similar es la que se recoge en el concepto de pago por generación, en el ámbito de las tasas de residuos municipales, al vincularse el pago de cada hogar o negocio a su generación real de residuos.

Ha llegado el momento de poner orden en los tributos que se exigen desde las distintas administraciones, y que inciden sobre comportamientos y decisiones ambientales de los ciudadanos, para que estos tributos trasladen los incentivos adecuados. No se trata tanto de "más tributos" sino de "mejor diseñados"; y en eso, la tecnología puede ser de mucha ayuda. Sin olvidar los incentivos económicos positivos -subsidios, deducciones, u otros-.